RÈGLEMENT GÉNÉRAL

DE

POLICE

POUR LES

Voies de Navigation Intérieure

Décret du 24 Mars 1914

Prix : **50** centimes

JOURNAL DE LA NAVIGATION

FLUVIALE ET MARITIME

Paris. — 1, Rue de Trétaigne, 1. — Paris

TÉLÉPHONE : Marcadet 12-93

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA
Legato Anselmi
OA. - b -
959

RÈGLEMENT GÉNÉRAL

DE

POLICE

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

Décret du 24 Mars 1914

portant

Règlement Général de Police

pour les Voies de Navigation Intérieure

Ministère des Travaux Publics

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE.

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu le décret du 9 avril 1883, concernant les bateaux à vapeur qui naviguent sur les fleuves, rivières, canaux, lacs ou étangs d'eau douce ;

Vu le décret du 8 octobre 1901, portant règlement général de police pour les voies de navigation intérieure ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées ;

Le Conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La police et l'usage des voies de navigation intérieure administrées par l'État ou concédées, ainsi que de leurs dépendances, sont régis par les dispositions du présent décret, ainsi que par les arrêtés préfectoraux portant règlements particuliers pour l'exécution dudit décret. Ces arrêtés ne seront exécutoires qu'après approbation par le ministre des travaux publics.

Les dispositions du présent décret cessent d'être applicables à l'embouchure des fleuves, en aval de la limite déterminée, pour chaque fleuve, conformément aux dispositions de l'article 1er paragraphe 2 du décret du 9 avril 1883, concernant les bateaux à vapeur qui naviguent sur les fleuves, rivières, canaux, lacs ou étangs d'eau douce.

TITRE Ier

CLASSEMENT DES BATEAUX. — CONDITIONS A REMPLIR POUR NAVIGUER

Classement des bateaux. — Art. 2. — Les bateaux sont divisés en quatre classes, savoir :

1er *classe.* — Bateaux isolés, mus par la vapeur ou par tout autre système de propulsion mécanique et ayant leur source d'énergie à bord.

2e *classe.* — Bateaux isolés et bateaux en convoi, halés, toués ou remorqués, soit par la vapeur, soit par tout autre moteur mécanique.

3e *classe.* — Bateaux isolés ou en convoi, halés par des animaux de trait.

4e *classe.* — Bateaux isolés autres que ceux compris dans les trois classes précédentes ; trains de bois ou radeaux, quel quel soit leur mode de traction.

Les bateaux munis de propulseurs mécaniques autres que des appareils à vapeur et ayant leur source d'énergie à bord sont assimilés, pour l'application des dispositions du présent décret, aux bateaux à vapeur.

Conditions de sécurité. — Art. 3. — Les bateaux ne sont admis à circuler sur les voies de navigation intérieure que si leur coque est en bon état d'entretien dans toutes ses parties et s'ils ne présentent aucun danger de couler à fond par suite d'un vice de construction ou de défectuosité dans les conditions de leur chargement.

Les trains de bois ou radeaux doivent être solidement constitués. Leur ensemble doit former un système flottant offrant toute garantie de stabilité ; il doit en être de même de chacune de leurs parties en cas de division.

Dimensions des bateaux, trains de bois ou radeaux. — Art. 4. — Les règlements particuliers applicables à chacune des voies de navigation intérieure fixent les dimensions que les bateaux, trains de bois ou radeaux ne doivent pas excéder, chargement compris et sans aucune tolérance.

Les dimensions à fixer sont :

La longueur de bout en bout, non compris le gouvernail ;

La largeur de dehors en dehors, toutes saillies comprises ;

L'enfoncement ou tirant d'eau ;

La hauteur au-dessus du plan de flottaison ou tirant d'air ;

Le minimum de hauteur du bord au-des-

sus du plan de flottaison, non compris les bortingles, tant pour les chargements ordinaires que pour les bateaux chargés en comble ;

La hauteur des mâts au-dessus du plan de flottaison à vide ; cette hauteur ne peut, en aucun cas, dépasser 16 mètres.

Dans les circonstances exceptionnelles et pendant les sécheresses, l'enfoncement normal peut être réduit par arrêté préfectoral. Avis de cette réduction est donné par voie de publication et d'affichage, et les bateaux doivent alors être allégés de telle sorte que le tirant d'eau n'excède pas le nouvel enfoncement ainsi fixé.

Devises. — Art. 5. — Les bateaux portent à l'arrière soit à la poupe, soit sur les deux côtés, leur dénomination, le nom et le domicile légal des propriétaires. Ces indications sont placées à l'extérieur; elles sont, soit peintes sur le bordage même, soit inscrites sur des plaques solidement fixées à la coque.

Ils portent, en outre, les plaques et les échelles de jauge et les marques d'immatriculation réglementaires.

Les trains de bois ou radeaux portent aussi, peints sur une planche, le nom et le domicile légal des propriétaires.

Les inscriptions sont apparentes, en toutes lettres et en caractères ayant au moins 8 centimètres de haut et 2 centimètres de plein.

Personnel. — Art. 6. — Chaque bateau, train de bois ou radeau doit avoir, tant en équipage qu'en hommes de renfort, le personnel nécessaire pour assurer sa marche suivant les circonstances qui peuvent se présenter en cours de route, et, en tout cas, au moins un marinier valide, homme ou femme, âgé de plus de seize ans.

Aucune personne en état d'ivresse ne peut participer à la conduite d'un bateau, train de bois ou radeau.

Agrès et apparaux. — Art. 7. — Chaque bateau, train de bois ou radeau doit être muni de tous ses agrès et apparaux nécessaires en bon état, notamment de défenses, piquets d'amarre, cordages, pompes et autres appareils d'épuisement, et, en rivière, de plusieurs ancres.

Les règlements particuliers fixent, s'il y a lieu, les voies navigables ou sections de voies navigables sur lesquelles l'usage du batelet à la traîne est imposé.

Conditions que doivent remplir les bateaux naviguant la nuit. — Art. — 8. — En outre des dispositions réglementaires concernant l'éclairage et sous réserve de l'application de l'article 12 ci-après, relatif à la marche en convoi et à l'accouplement des bateaux, la navigation de nuit est soumise aux conditions suivantes :

Tout bateau, train de bois ou radeau naviguant de nuit doit avoir un équipage comprenant, au moins, deux personnes valides âgées de plus de seize ans, dont un homme. Les règlements particuliers peuvent, en outre, imposer, s'il y a lieu, pour des voies navigables ou sections de voies navigables déterminées, un effectif plus nombreux.

Les mariniers doivent allumer, lorsqu'ils en sont requis, un ou deux fanaux portatifs au passage des écluses.

Traction des bateaux. — Art. 9. — Tous les bateaux doivent disposer de moyens de traction suffisants pour ne pas retarder la circulation normale des bateaux naviguant dans le même sens et pour ne pas augmenter la durée des sassements.

Les règlements particuliers définissent, s'il y a lieu, les procédés de traction autorisés sur chaque voie navigable ainsi que les conditions auxquelles est soumis leur emploi.

Les mariniers qui n'effectuent pas la traction de leurs bateaux par leurs propres moyens sont tenus de faire connaître aux agents de la navigation, à toute réquisition, les noms et domiciles des entrepreneurs de traction avec lesquels ils ont traité.

Les entrepreneurs effectuant la traction des bateaux au moyen d'animaux de trait, de remorqueurs, toueurs, tracteurs mécaniques ou tous autres engins, ainsi que leurs agents et employés, doivent se conformer à toutes les prescriptions du présent décret, ainsi qu'à celles des règlements particuliers.

Lorsque le halage s'effectue au moyen d'animaux de trait, ceux-ci doivent toujours être conduits par un charretier qui, s'il n'est pas monté, doit se tenir à la tête des animaux.

Vitesse de marche des bateaux à vapeur et assimilés. — Art. 10. — La vitesse de marche des bateaux à vapeur et assimilés ne peut excéder, sur chaque voie navigable, le maximum déterminé par les règlements particuliers.

Remorqueurs à vapeur et assimilés. — Art. 11. — Quiconque veut effectuer, sur des voies navigables, des opérations de remorquage doit en faire la déclaration au ministre des travaux publics ; cette décla-

ration est déposée à l'office national de la navigation.

Cette déclaration doit porter soumission de se conformer, pour l'exercice du remorquage, aux conditions générales qui seront fixées par un arrêté du ministre des travaux publics, dans l'intérêt de la sécurité de la circulation et de la bonne exploitation de la voie navigable, ainsi qu'aux conditions spéciales qui pourront être imposées, pour des voies navigables ou sections de voies navigables déterminées, par les règlements particuliers prévus à l'article 1er du présent décret. Elle est distincte pour chacun des remorqueurs destinés à être mis en service par le déclarant; elle mentionne le nom, le type et les dimensions du remorqueur, ainsi que le genre de service auquel il doit être affecté.

L'arrêté ministériel déterminera, notamment : 1° les conditions d'aménagement spécial auxquelles devront satisfaire les remorqueurs, ainsi que le matériel, les apparaux et les agrès dont ils seront obligatoirement munis ; 2° les certificats de capacité dont devront justifier les patrons, mariniers ou autres agents employés à bord des remorqueurs ; 3° les formes dans lesquelles lesdits certificats de capacité pourront être retirés, en cas d'infractions aux prescriptions du présent décret commises à moins d'une année d'intervalle ; 4° les conditions dans lesquelles seront délivrées et, s'il y a lieu, retirées les permissions d'occupation de parcelles dépendant du domaine public fluvial pour les opérations de remorquage.

Il est délivré par le ministre à l'intéressé, au vu de sa déclaration, un permis de remorquage valable pour le bâtiment ayant fait l'objet de ladite déclaration; ce permis doit être constamment conservé à bord et présenté à toute réquisition aux agents de la navigation.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux sociétés ou particuliers qui effectuent uniquement la traction de bateaux leur appartenant.

Marche en convoi et accouplement des bateaux. — Art. 12. — Les bateaux ne peuvent marcher en convoi ou être accouplés que sur les voies navigables ou sections de voies navigables désignées par les règlements particuliers et sous les conditions fixées par ces règlements.

Constitue un convoi le groupe formé par deux ou plusieurs bateaux réunis par des remorques. Les remorqueurs, toueurs ou autres engins de traction flottants comptent dans la composition du convoi.

Ne sont pas considérés comme bateaux accouplés ou doublés les bateaux reliés ensemble de manière à former un système invariable qui n'excède, ni en longueur ni en largeur, les dimensions maxima fixées par les bateaux isolés.

TITRE II

TRÉMATAGE EN ROUTE ET PRIORITÉ DE PASSAGE AUX ÉCLUSES ET PONTS MOBILES

Service accéléré et service ordinaire. — Art. 13. — La navigation est accélérée ou ordinaire.

On entend par « navigation accélérée » celle des bateaux qui, astreints à un minimum de vitesse de marche, partent et arrivent à jour fixe et ne s'arrêtent qu'à des ports déterminés.

La navigation ordinaire est celle de tous les autres bateaux.

Service accéléré. — Art. 14. — Les services accélérés ne peuvent être établis qu'en vertu d'une autorisation ministérielle et sous les conditions qu'elle aura prescrites.

La demande d'autorisation doit indiquer le nombre de bateaux qu'on se propose d'employer, leurs numéros matricules, leurs devises, leur vitesse de marche, les lieux et les jours de départ et d'arrivée, le mode de traction et les principaux points de stationnement.

Les bateaux de service accéléré portent à l'avant et en caractères apparents les mots « service accéléré ».

Ils arborent une flamme bleue.

Lorsque l'entrepreneur d'un service accéléré aura été condamné deux fois dans le délai d'un an pour infraction aux conditions de l'autorisation qu'il aura obtenue, cette autorisation pourra lui être retirée par décision ministérielle.

Service ordinaire. — Art. 15. — Il est défendu de placer sur les bateaux de service ordinaire tout ou partie des signes distinctifs des services accélérés.

Droit de trématage en route. — Art. 16. — Tout convoi, bateau, train de bois ou radeau qui, par suite de la vitesse normale à laquelle il marche, en rejoint un autre, a le droit de devancer celui-ci, quel que soit le mode traction ou de propulsion de l'un et de l'autre, sauf les restrictions qui peuvent être stipulées, s'il y a lieu, pour des voies navigables ou sections de voies navigables déterminées par les règlements particuliers.

Le trématage est toutefois interdit aux abords des passages rétrécis, des écluses et des ponts mobiles.

Les limites des sections dans lesquelles s'applique cette interdiction sont indiquées par des poteaux plantés sur la berge.

Droit de priorité de passage aux écluses et ponts mobiles. — Art. 17. — Les convois, bateaux, trains de bois ou radeaux qui, arrivant aux écluses et ponts mobiles, ne trouvent pas le passage libre sont tenus de s'arrêter, soit dans les garages, soit en deçà de la limite déterminée par les poteaux spécifiés à l'article précédent.

Le droit de priorité de passage aux écluses et ponts mobiles s'exerce suivant l'ordre d'arrivée des bateaux auxdits poteaux.

Toutefois les bateaux de la première classe, ainsi que les bateaux des services accélérés, ont le droit de franchir, par ordre d'arrivée, les écluses et ponts mobiles avant les bateaux qui attendent leur tour en deçà de la limite précitée.

Le même droit de priorité peut être accordé aux bateaux de la 2e et de la 3e classes du service ordinaire, sur certaines voies navigables, dans les conditions qui seront déterminées par les règlements particuliers.

Les bateaux en convoi ne comptent que pour une unité et sont éclusés sans interposition de bateaux marchant dans le même sens.

Les trains de bois ou radeaux comptent pour autant d'unités qu'ils comprennent de fractions pouvant être admises dans l'écluse. Ils sont maintenus en deça du poteau indicateur et chaque unité ne sera éclusée que si elle a dépassé le poteau avant l'arrivée d'un bateau ou d'un convoi.

Les règlements particuliers peuvent modifier, s'il y a lieu, pour des voies navigables ou sections de voies navigables déterminées, les conditions d'exercice du droit de priorité de passage aux écluses et ponts mobiles.

Ils peuvent également définir les cas exceptionnels dans lesquels l'ingénieur en chef aura la faculté de suspendre ce droit.

Circonstances exceptionnelles. — Art. 18. — Dans des circonstances exceptionnelles, certains bateaux, notamment les bateaux chargés pour les services publics, les bateaux chargés de matières dangereuses ou susceptibles de s'avarier rapidement en cours de route, les bateaux sur lesquels des maladies infectieuses se seraient déclarées, ainsi que les bateaux de sauvetage et le matériel flottant de secours, peuvent encore par dérogation aux prescriptions de l'article 16, jouir du droit de priorité de passage aux écluses et aux ponts mobiles.

Les conducteurs des bateaux admis à bénéficier les dispositions qui précèdent doivent être munis d'autorisations spéciales et individuelles délivrées par l'ingénieur en chef.

Des décisions ministérielles pourront accorder le droit de priorité de passage aux écluses et ponts mobiles, pour un temps déterminé et par voie de mesure générale, aux bateaux chargés de certains objets ou marchandises et notamment de blés et farines.

L'ingénieur en chef pourra, en outre, lorsque, pour une cause quelconque, la navigation aura été interrompue dans une région déterminée, accorder le droit de trématage et de priorité de passage aux écluses et ponts mobiles aux convois, bateaux, trains de bois ou radeaux dont le lieu de destination pourra être atteint sans emprunter les sections en chômage.

Contestations. — Art. 19. — En cas de contestations sur l'application des dispositions relatives à la priorité de passage aux écluses et ponts mobiles, les conducteurs de bateaux, trains de bois ou radeaux sont tenus de se conformer aux ordres des agents de la navigation chargés du service de ces ouvrages.

Restrictions à certains modes de navigation. — Art. 20. — Les règlements particuliers désignent, s'il y a lieu, les parties de voies navigables où des restrictions doivent être apportées à certains modes de navigation.

TITRE III

CONVOIS, BATEAUX, TRAINS DE BOIS OU RADEAUX EN MARCHE.

Navigation de jour et de nuit.— Art. 21. — La navigation et le passage aux écluses et ponts mobiles ont lieu librement le jour et la nuit.

Les règlements particuliers peuvent néanmoins, exceptionnellement, pour des voies navigables ou sections de voies navigables déterminées, fixer, s'il y a lieu, les heures de nuit pendant lesquelles la navigation sera interdite à titre permanent.

Ces arrêtés ne seront exécutoires que s'ils ont été approuvés par le ministre des travaux publics, après avis conforme du conseil général des ponts et chaussées.

En cas d'urgence, à l'époque des crues, des sécheresses, des gelées et des débâcles, ainsi que dans tous les cas ou des accidents ou échouages ou des avaries survenues, soit aux digues, soit à la cuvette, soit aux ouvrages d'art de la voie navigable, feraient craindre quelque danger, l'ingénieur en chef peut limiter la durée de la navigation de jour et de nuit.

L'ingénieur en chef peut aussi rendre la navigation de jour et de nuit obligatoire pour tous les bateaux, sans distinction, lorsque cette mesure lui paraît nécessaire pour éviter l'encombremnt. L'obligation peut s'appliquer soit à la totalité, soit à une fraction de la journée de vingt-quatre heures.

Interruptions de la navigation. — Art. 22. — Hors le cas de force majeure, la navigation ne peut être suspendue que par un acte administratif qui fixe, après avis des ingénieurs de la navigation, l'époque et la durée de l'interruption.

Pendant les chômages, les bateaux peuvent circuler, à leurs risques et périls, dans les biefs ou parties de biefs restés en eau.

En temps de brouillard, aucun bateau à vapeur ou assimilé ne peut naviguer que dans les circonstances qui permettent au capitaine de voir sa route à une distance de 300 mètres au moins, sauf dérogations spécifiées dans les règlements particuliers. Si le bateau est déjà en marche, le capitaine en ralentit la vitesse, fait tinter la cloche, siffler ou corner d'une manière continue et se range à la rive le plus tôt possible.

Rencontre des bateaux, trains de bois ou radeaux marchant en sens contraire. — Art. 23. — Tout convoi, bateau, train de bois ou radeau allant dans un sens doit la moitié de la voie à tout convoi, bateau, train de bois ou radeau allant en sens contraire.

Lors de la rencontre de deux bateaux halés, si l'un est chargé et l'autre vide, le bateau vide se range du côté du halage, et le bateau chargé mollit son trait de telle façon que ce trait passe sous le bateau vide.

Si les bateaux sont tous deux chargés ou vides, le bateau montant se tient du côté du halage.

Lors de la rencontre d'un bateau halé et d'un bateavu à vapeur ou assimilé, isolés ou remorquant des convois, il est fait application des prescriptions de l'article 43 du décret du 9 avril 1883.

Les règlements particuliers pourront apporter aux prescriptions ci-dessus les dérogations commandées par les situations et les usages locaux.

Trématage en route. — Art. 24. — Dans le trématage en route, le bateau qui cède le passage se range du côté du halage sans lâcher ni mollir son trait.

Le trématage entre deux bateaux à vapeur ou assimilés, se fait conformément aux règles fixées par l'article 43 du décret du 9 avril 1883.

Dans le trématage de deux convois, le convoi qui cède le passage est tenu, dès qu'il a été rejoint par le suivant et jusqu'à ce que le croisement soit entièrement terminé, de réduire sa vitesse à la limite strictement nécessaire pour maintenir sa direction.

Les bateaux qui se préparent à exercer le droit de trématage sont tenus d'avertir en temps utile, au moyen d'un signal sonore, les bateaux qu'ils doivent dépasser.

Les règlements particuliers définissent, s'il y a lieu, les conditions du trématage en route pour les bateaux naviguant à la voile ou à gré d'eau.

Marche simultanée. — Art. 25. — La marche de front des bateaux isolés, convois, trains de bois ou radeaux est interdite.

Tout convoi de bateaux naviguant à la suite d'un autre et ne pouvant le trémater doit s'en tenir éloigné à une distance de 200 mètres au moins, comptée à partir du dernier bateau du convoi précédent, sauf les dérogations spécifiées par les règlements particuliers.

Virages, formation et échanges des convois. — Art. 26. — Les règlements particuliers déterminent les conditions dans lesquelles devront s'effectuer les virages, ainsi que la formation et l'échange des convois.

Passages rétrécis. — Tournants brusques. — Art. 27. — Des poteaux indicateurs font connaître les limites entre lesquelles le croisement est interdit.

Aux abords des tournants brusques, ainsi qu'aux abords des sections où le croisement ne peut avoir lieu, les bateaux à vapeur et assimilés doivent siffler ou sonner de la cloche à plusieurs reprises.

Les autres bateaux, trains de bois ou radeaux sont tenus de signaler leur passage à l'aide de cornes ou d'instruments sonores analogues.

Lorsqu'un convoi, bateau, train de bois

ou radeau se présente à l'origine d'une section de voie navigable dans laquelle le croisement est interdit et où un autre convoi, bateau, train de bois ou radeau venant en sens contraire se trouve déjà engagé, il est tenu de s'arrêter et de se ranger pour laisser passer ce dernier.

Lorsque deux convois, bateaux, trains de bois ou radeaux, se présentent en même temps aux deux extrémités d'une desdites sections, le convoi, bateau, train de bois ou radeau montant s'arrête et cède la place à celui qui descend.

Bateaux chargés de matières dangereuses. — Art. 28. — En outre des dispositions réglementaires applicables à tous les bateaux chargés de matières dangereuses, les bateaux chargés de ces matières, lorsqu'ils naviguent en convoi, sont astreints à l'obligation de se placer à l'arrière du convoi.

Manœuvres. — Art. 29. — Les patrons et mariniers, ainsi que toutes autres personnes participant à la conduite d'un bateau, doivent s'abstenir d'aucune manœuvre capable d'entraver ou de retarder la marche des autres bateaux.

Ils diminueront la vitesse ou même ils s'arrêteront, toutes les fois que la continuation de la marche du bateau pourrait donner lieu à des accidents.

Arrêts. — Art. 30. — Tout bateau, train de bois ou radeau qui s'arrête pour un motif quelconque, de jour ou de nuit, doit se placer de manière à ne pas gêner la navigation; il peut être dépassé par tous les bateaux, trains de bois ou radeaux qui continuent effectivement leur route; il doit leur laisser le libre passage.

Lorsque pour une cause quelconque, un remorqueur ou un toueur est obligé de suspendre sa marche, il doit signaler cet arrêt, à l'aide de la cloche ou du sifflet, aux bateaux à sa remorque ou à sa suite; ceux-ci étant ainsi prévenus doivent prendre les mesures nécessaires pour éviter les collisions.

La mise en marche doit être signalée de la même manière.

Maintien pendant la nuit, de l'ordre des bateaux arrêtés. — Art. 31. — Lorsque des bateaux ayant la même vitesse normale interrompent simultanément leur marche, pour le repos de nuit, aucun d'entre eux ne peut, pendant toute la durée de ce repos, se déplacer dans le but de modifier à son avantage l'ordre de marche existant au moment de l'interruption.

Cette interdiction ne s'applique pas aux bateaux qui continuent ou reprennent effectivement leur route.

TITRE IV

PASSAGES AUX OUVRAGES DE LA NAVIGATION

Prescriptions générales. — Art. 32. — Tout convoi, bateau, train de bois ou radeau arrivant près d'une écluse et voulant continuer sa route est tenu de se faire écluser à son tour conformément aux dispositions des articles 17 et 18 du présent décret.

S'il ne veut ou ne peut continuer sa route, il doit se garer à l'un des emplacements fixés par les règlements particuliers ou à celui qui lui sera spécialement indiqué, le cas échéant, par les agents de la navigation.

Les mêmes prescriptions sont applicables au passage des ponts mobiles.

Passages aux écluses. — Art. 33. — Les patrons, mariniers et charretiers de bateaux, ainsi que toutes autres personnes participant à la conduite, à la traction ou au remorquage des bateaux, doivent se conformer aux ordres qui leur sont donnés par les agents de la navigation en vue d'assurer la pleine et rapide utilisation des écluses.

On profitera notamment, autant que possible, de la même éclusée pour faire passer des convois, bateaux, trains de bois ou radeaux marchant en sens contraire.

Précautions à prendre. — Art. 34. — Aux approches des écluses, ponts et ouvrages d'art, le mouvement des bateaux est réglé de manière à éviter tout choc.

Les bateaux doivent être conduits avec précaution, tant à l'entrée qu'à la sortie des écluses. Pendant le sassement, ils sont surveillés et, s'il y a lieu, convenablement amarrés, sans pouvoir en aucun cas être attachés aux portes.

Les dispositions qui précèdent sont également applicables aux trains de bois et aux radeaux.

Les intéressés doivent, d'ailleurs, se conformer ponctuellement à tous les ordres qui leur sont donnés par les agents de la navigation pour les précautions à prendre pendant les manœuvres.

Arrêts dans les écluses et aux abords. — Art. 35. — Les bateaux, trains de bois ou radeaux ne peuvent rester dans les écluses que le temps strictement nécessaire pour le sassement.

Les intéressés doivent exécuter les manœuvres qui leur sont prescrites en vue d'éviter toute perte de temps entre deux éclusées consécutives.

Manœuvres des écluses et ponts mobiles. — Art. 36. — Les agents de la navigation ont seuls le droit de manœuvrer les ventelles, les portes et les autres organes des écluses, ainsi que les ponts mobiles dont ils ont la garde.

Toutefois, ils peuvent être aidés par les intéressés. Ceux-ci doivent, dans ce cas, se conformer à leurs ordres.

Les règlements particuliers définissent, s'il y a lieu, les conditions de manœuvre des ouvrages non gardés.

Passage dans les passes et pertuis navigables. — Art. 37. — Lorsque les bateaux peuvent franchir librement des passes ou pertuis navigables, l'ouverture de ces passes ou pertuis est indiquée, pendant le jour, par des drapeaux blancs, et, pendant la nuit, par des feux blancs.

Il est interdit de s'engager dans le chenal des passes ou pertuis navigables lorsque ces signaux ne sont pas établis.

Traversée des passages rétrécis et des souterrains. — Art. 38. — Les règlements particuliers déterminent, s'il y a lieu, les conditions dans lesquelles doit s'effectuer la traversée des passages rétrécis et des souterrains.

TITRE V

STATIONNEMENT DES BATEAUX. — MESURES D'ORDRE DANS LES PORTS ET DANS LES GARAGES.

Stationnement. — Art. 39. — Les bateaux ne peuvent stationner que sur les parties de la voie navigable et dans les conditions fixées par les ingénieurs.

Dans toutes les localités où cela est possible, il est assigné aux bateaux à vapeur et assimilés un lieu de stationnement distinct de celui des autres bateaux.

Ce stationnement est toutefois interdit :

1° Sur tous les points où le croisement des bateaux ne peut s'opérer ;

2° Dans les limites indiquées par les poteaux établis en vertu de l'article 16 du présent décret.

Chargement, déchargement et dépôt des marchandises en dehors des ports. — Art. 40. — Le chargement, le déchargement et le dépôt des marchandises ne peuvent être effectués en dehors des ports sans une autorisation spéciale, délivrée par l'ingénieur s'il s'agit d'un seul bateau, et par l'ingénieur en chef dans les autres cas.

Cette autorisation ne peut être refusée que dans l'intérêt de la navigation et de la conservation du domaine public.

Elle est accordée sous les conditions nécessaires pour maintenir la liberté de la circulation et la protection de la voie navigable.

Stationnement des bateaux dans les ports. — Art. 41. — Les bateaux en chargement ou en déchargement dans les ports sont placés à quai de préférence à tous les autres bateaux.

Les bateaux à port doivent abattre les mâts et replier ou enlever le gouvernail.

Les bateaux doivent être retirés du quai dès que leur chargement ou que leur déchargement est terminé.

Les bateaux doivent être amarrés et les opérations de chargement et de déchargement être effectuées, de telle façon que le passage des mariniers, des animaux de trait ou engins mécaniques destinés au halage soit toujours possible.

Tout marinier ou propriétaire de bateau à port doit supporter sur son bateau :

1° Le repêchage, c'est-à-dire le passage ou l'attache des amarres d'un autre bateau placé en double ou en triple ;

2° Le passage des ouvriers employés au déchargement ou chargement dudit bateau.

Police des ports. — Règlements particuliers des ports. — Art. 42. — Il ne peut être déposé sur les ports publics que des marchandises arrivées par eau ou destinées à être embarquées. Ces marchandises doivent être rangées à terre de manière à occuper le moins d'espace possible et à laisser libres les chemins de services nécessaires, conformément aux indications données par les agents de la navigation.

Sous réserve des dérogations autorisées par les règlements particuliers des ports, toutes les opérations qui n'ont pas pour but l'amenée, le conditionnement, la reconnaissance et l'enlèvement des marchandises sont interdites sur les ports.

Les voitures ne peuvent stationner sur les ports que pendant le temps nécessaire pour y être chargées et déchargées.

Chaque soir, à la fin du travail, les échelles, madriers ou autres objets mobiles servant à l'embarquement ou au débarquement sont rangés de manière à ne pas gêner la circulation.

Aussitôt après l'enlèvemnt des marchandises, l'emplacement qu'elles ont occupé

sur les ports ou berges doit être nettoyé et des détritus doivent être enlevés par l'auteur du dépôt.

Les résidus restant au fond des bateaux après le déchargement ne peuvent être déposés sur les berges, ni jetés à l'eau.

L'embarquement, le débarquement le dépôt des boues, immondices, fumiers, produits de vidange et matières insalubres ne peuvent avoir lieu qu'après l'obtention d'une autorisation spéciale.

Les règlements particuliers des ports déterminent les conditions de stationnement des bateaux le long des quais ou des berges, ainsi que celles d'amenée, de dépôt et d'enlèvement des marchandises sur les terre-pleins.

Ils fixent, en ce qui concerne chaque port, les délais impartis pour le chargement et le déchargement des bateaux, ainsi que pour l'enlèvement des marchandises déposées.

Lorsque le chargement ou le déchargement d'un bateau n'est pas terminé à l'expiration des délais fixés, il est dressé un procès-verbal de la contravention et le bateau peut, après avertissement, être retiré du port. De même, si les marchandises déposées sur le port ne sont pas enlevées dans les délais fixés, il est dressé un procès-verbal de la contravention et l'enlèvement peut être opéré d'office, après mise en demeure régulièrement adressée à l'expéditeur et au destinataire indiqués sur la déclaration de chargement.

Garages. — Art. 43. — Les bateaux momentanément sans emploi, les bateaux ou trains de bois qui attendent, soit leur chargement, soit leur destination définitive, sont garés dans les lieux désignés par les ingénieurs et conformément à leurs indications.

Les propriétaires de ces bateaux sont tenus de faire connaître aux agents de la navigation le nom et la demeure des personnes à qui la garde en est confiée.

Les règlements particuliers fixent les conditions du stationnement des bateaux et trains de bois dans les garages, ainsi que les délais au delà desquels leur séjour ne peut se prolonger sans une autorisation des ingénieurs.

Amarrage et gardiennage. — Art. 44. — Tout bateau, train de bois ou radeau en station est solidement amarré à ses deux extrémités.

Toute ancre restant mouillée en rivière doit être indiquée par une bouée suffisamment apparente et signalée le jour par un drapeau rouge, la nuit par un feu rouge.

Cette ancre ne doit, dans aucun cas, être placée dans le chenal navigable.

Tout bateau, train de bois ou radeau en station doit être gardé de jour et de nuit par une personne en état de prendre les mesures que les circonstances peuvent commander.

Plusieurs bateaux, trains de bois ou radeaux groupés peuvent être laissés à la surveillance d'un seul gardien, au cas où cette surveillance serait reconnue suffisante par les ingénieurs.

Tout bateau en station le long d'une rive où se fait le halage doit avoir sa mâture ou sa cheminée abaissée et son gardien est tenu de passer la corde des bateaux en marche.

Bateaux abandonnés. — Art. 45. — Tout bateau, train de bois ou radeau abandonné sans patron ni gardien est conduit, par les soins de l'agent de la navigation qui en a constaté l'abandon, dans un lieu où il ne pourra gêner la navigation.

Cet agent dresse procès-verbal et prépose un homme à la garde dudit bateau, train de bois ou radeau.

Les dépenses faites par application du présent article sont à la charge du propriétaire du bateau, train de bois ou radeau abandonné.

Bateaux en réparation. — Art. 46. — Les bateaux à réparer doivent être placés sur des cales de radoub.

Les propriétaires de bateaux peuvent, néanmoins, quand les circonstances le permettent, obtenir des ingénieurs la faculté de réparer leurs bateaux sur d'autres points.

Déchirage des bateaux. — Art. 47. — Les bateaux ne peuvent être déchirés sur les berges, les ports et les chemins de halage qu'en vertu d'une autorisation délivrée par l'ingénieur en chef et aux points indiqués dans cette autorisation.

Le déchirage des bateaux s'effectue immédiatement après leur mise à terre et est continué sans interruption. Les clous et autres débris qui en proviennent sont enlevés au fur et à mesure, de manière à n'occasionner aucun accident ou embarras sur les berges, ports et chemins de halage.

TITRE VI

TRANSPORT EN COMMUN DES VOYAGEURS PAR BATEAUX A VAPEUR ET ASSIMILÉS

Conditions d'exploitation. — Art. 48. — Les bateaux à vapeur demeurent soumis,

en ce qui concerne le transport en commun des voyageurs, aux dispositions des articles 36, 37, 40, 47, 51 et 52 du décret du 9 avril 1883.

Il sera fait application de ces mêmes dispositions aux bateaux assimilés, par le présent décret, aux bateaux à vapeur.

Les arrêtés préfectoraux prévus par l'article 1er ci-dessus ou les arrêtés d'autorisation spéciaux peuvent, en outre, s'il y a lieu, fixer les conditions particulières d'exploitation auxquelles devront satisfaire les entreprises de transport en commun des voyageurs par bateau à vapeur ou assimilé.

TITRE VII

BATEAUX DE PLAISANCE. — BATEAUX PARTICULIERS. — BATEAUX DE PÊCHE ET DE MARINE.

Conditions générales. — Art. 49. — La circulation et le stationnement des bateaux particuliers définis par l'article 8 de la loi du 6 frimaire an VII, ainsi que des barques, batelets et bachots servant à l'usage de la pêche et de la marine marchande et mentionnés à l'article 9 de la même loi, sont soumis :

1° Aux conditions qui précèdent, en tant qu'elles leur sont applicables ;

2° Aux dispositions ci-après, lesquelles seront complétées, s'il y a lieu, par les règlements particuliers.

Inscriptions. — Art. 50. — Par dérogation aux dispositions de l'article 5, l'inscription extérieure que doivent porter les bateaux faisant l'objet du présent titre peut ne comprendre que leur dénomination : s'il est fait usage de cette faculté, une plaque d'identité mentionnant le nom et le domicile du propriétaire doit être placée à l'intérieur du bateau, en un endroit apparent ; un arrêté ministériel déterminera le modèle de ces plaques et leur mode d'attache.

Lorsqu'un propriétaire possèdera plusieurs bateaux appartenant à une même catégorie, chacun d'eux portera, au-dessous de l'inscription extérieure, un numéro d'ordre dont les chiffres auront les mêmes dimensions que ceux de ladite inscription.

Sont dispensées de toute inscription les embarcations légères garées habituellement à sec.

Obligations communes à tous les bateaux. — Art. 51. — Les bateaux visés par le présent titre ne sont admis à circuler sur les voies de navigation intérieure qu'à la condition de ne gêner ni la navigation ni le halage.

Ils doivent se tenir à une distance suffisante des bateaux en marche et des dragues ou appareils analogues en fonctionnement.

Ils ne peuvent, en aucun cas, mouiller ni s'amarrer dans le chenal navigable.

Stationnement. — Art. 52. — Les propriétaires de bateaux visés par le présent titre qui veulent garer, laisser stationner ou amarrer à titre permanent leurs bateaux dans les limites des dépendances du domaine public doivent en demander l'autorisation au préfet, qui la leur accorde, s'il y a lieu, sur le rapport des ingénieurs de la navigation.

Circulation. — Art. 53. — Sur les rivières à courant libre, la navigation des bateaux auxquels s'applique le présent titre s'effectue librement.

Sur les rivières canalisées, ceux dont le tonnage est égal ou supérieur à 10 tonnes jouissent des mêmes droits que les bateaux de commerce. Quant à ceux dont le tonnage est inférieur à 10 tonnes, ils ne peuvent naviguer librement que dans les biefs et ils ne sont admis à franchir les écluses qu'avec une permission écrite des ingénieurs.

Sur les canaux, ils ne peuvent circuler dans l'étendue des biefs, ni franchir les écluses, qu'avec une permission écrite des ingénieurs, quel que soit leur tonnage.

Par dérogation aux prescriptions de l'article 12, les bateaux de plaisance, à vapeur ou assimilés, peuvent remorquer un ou plusieurs bateaux de plaisance. Ils doivent, dans ce cas, se conformer aux ordres qui leur seront donnés par les agents de la navigation, en vue d'éviter toute gêne à la circulation des bateaux de commerce.

Exceptions. — Art. 54. — Les prescriptions ci-dessus ne sont pas applicables aux bateaux de sauvetage, ni aux batelets à la traîne visés au paragraphe 2 de l'article 7 du présent décret.

Les règlements particuliers déterminent les conditions auxquelles est soumis l'usage de ces embarcations.

Régates, fêtes et concours. — Art. 55. — Les régates, fêtes et concours organisés sur les voies navigables soit par des communes, soit par des sociétés, soit par des particuliers, ne peuvent avoir lieu sans une autorisation délivrée, sur l'avis des ingénieurs, par le préfet ; toute-

fois, si la navigation doit être interrompue pour plus de quatre heures, l'arrêté préfectoral n'est exécutoire qu'après approbation par le ministre des travaux publics.

TITRE VIII

OBSTACLES ÉVENTUELS A LA NAVIGATION

Mesures préventives en cas de glaces et de grosses eaux. — Art. 56. — En temps de glaces ou de grosses eaux, il est prescrit de renforcer les amarres des bateaux et établissements flottants.

Dès que les glaces apparaissent, tous bateaux, trains de bois, radeaux, établissements flottants, qui seraient menacés ou dont la présence pourrait faire craindre quelque accident, doivent être dirigés sur les points désignés par les agents de la navigation, quelles que soient les autorisations ou permissions accordées antérieurement.

La glace doit, autant que possible, être cassée autour de la flottaison par les soins du propriétaire ou de la personne préposée à la conduite ou à la garde des bateaux, trains de bois et établissements flottants.

Lorsqu'il y a danger de débordement, les marchandises de toutes natures, susceptibles d'être entraînées par les eaux, sont immédiatement enlevées des ports, berges et dépendances de la voie navigable. Les matériaux ou marchandises submergés sont considérés comme écueils et signalés comme le prescrit l'article 58 ci-après. Toutes ces opérations doivent être faites d'urgence et continuées au besoin pendant la nuit par les soins et aux frais des propriétaires des matériaux ou marchandises.

Faute par les propriétaires ou préposés de se conformer aux dispositions qui précèdent, les mesures nécessaires peuvent être prises d'office par les ingénieurs, aux frais, risques et périls des dits propriétaires ou préposés.

Destruction d'office en cas de péril. — Art. 57. — En cas de péril public, il peut être procédé d'office, sur l'ordre donné par le préfet, à la destruction des bateaux ou établissements flottants dangereusement placés.

Bateaux à fond. — Ecueils. — Art. 58. — Lorsqu'un bateau, train de bois, radeau ou établissement flottant vient à couler à fond, le propriétaire ou patron est tenu de prendre d'urgence les dispositions nécessaires pour éviter tout accident et pour assurer le maintien de la circulation.

Il doit signaler immédiatement l'écueil : le jour par des drapeaux rouges, la nuit par des feux réglementaires. Il conserve, pendant toute la durée de l'existence de l'épave, la charge de l'entretien et, s'il y a lieu, du gardiennage des signaux.

Lorsque les agents de la navigation reconnaissent que la circulation peut être autorisée au droit de l'épave, des poteaux indicateurs sont plantés par leurs soins sur la berge, à proximité du passage rétréci. Les dépenses d'acquisition, de pose et d'entretien de ces poteaux sont à la charge du propriétaire de l'épave.

Le propriétaire ou patron est, en outre, tenu, sans préjudice des responsabilités éventuellement encourues par tous autres, de prendre sans aucun retard et, en tous cas, dans le délai qui lui sera prescrit par les agents de la navigation, les dispositions nécessaires pour relever ou remettre à flot le bateau, train de bois, radeau ou établissement flottant, et pour opérer le repêchage des marchandises, des agrès et de tous autres objets qui seraient restés au fond de l'eau.

Faute par le propriétaire ou patron d'avoir satisfait aux obligations énoncées par le présent article, il est dressé procès-verbal de contravention, et les mesures nécessaires sont prises, à ses frais, risques et périls, par l'administration qui peut, en cas d'urgence, procéder par voie de destruction.

TITRE IX

INTERDICTIONS ET AUTORISATIONS

Interdiction visant plus particulièrement la conservation des voies navigables. — Art. 59. — Sans préjudice des prohibitions par les lois et arrêts, décrets et ordonnances sur la matière, ainsi que par les règlements particuliers pris en exécution du présent décret, il est défendu :

1° De faire aucun dépôt d'immondices, ordures ménagères, pierres, graviers, bois, pailles, fumiers, etc., sur les dépendances des voies navigables ;

2° De détériorer aucune espèce de plantation ou de récolte sur lesdites dépendances ;

3° De stationner et de circuler sur les passerelles et autres dépendances des écluses et barrages, à moins qu'elles ne soient aménagées pour servir de passage public, et de se tenir sur les ponts mobiles pendant la manœuvre ;

4° De parcourir avec des bestiaux ou

animaux de trait, autres que ceux employés au halage, les levées et autres parties des terrains dépendant des voies navigables qui ne sont pas grevés de la servitude passage ;

5° De laisser pâturer aucun animal sur les dépendances des voies navigables ;

6° D'y chasser, à moins d'être fermier ou permissionnaire de chasse ;

7° De mener les chevaux, attelés ou non, autrement qu'au pas, au passage des ponts mobiles ;

8° De baigner ou abreuver des animaux quelconques dans les canaux et leurs dépendances, en dehors des abreuvoirs régulièrement autorisés.

Interdiction visant plus particulièrement la navigation. — Art. 60. — Sans préjudice des prohibitions édictées par les lois et arrêts, décrets et ordonnances sur la matière, ainsi que par les règlements particuliers pris en exécution du présent décret, il est défendu :

1° D'embarrasser les ports et gares affectés au stationnement des bateaux, de laisser vaguer les bateaux ou batelets, les trains de bois ou radeaux ;

2° D'amarrer les bateaux, trains de bois ou radeaux de manière à gêner la navigation ou la circulation sur les chemins de halage ;

3° D'attacher aucun cordage aux arbres plantés sur les banquettes ou francs-bords, aux bornes kilométriques, aux poteaux indicateurs, aux poteaux des lignes électriques, aux clôtures, aux lisses établies le long de la voie navigable ;

4° De prendre appui sur les berges, talus, plates-formes, digues et ouvrages d'art quelconques des voies navigables au moyen d'engins susceptibles de les endommager ;

5° De placer, même dans les lieux de garage, des bateaux, trains de bois ou radeaux devant les points affectés aux passages d'eau et devant les abreuvoirs et lavoirs publics ;

6° De tendre aucun cordage en travers de la voie navigable, ou des arches de pont, d'en attacher aucun aux fermes des ponts en bois ou en métal ;

7° D'arracher ou d'embarrasser les organeaux et les pieux d'amarre, de battre des piquets d'amarre sur les chemins de halage ;

8° De laisser passer en dehors des bateaux, trains de bois ou radeaux, les bâtons, perches, plats-bords, ou autres objets qui pourraient atteindre les embarcations ;

9° D'employer sans nécessité les signaux destinés à protéger la circulation et notamment de faire abus des signaux sonores ;

10° De détacher les bateaux, batelets, trains de bois ou radeaux sans le consentement des propriétaires ou conducteurs, si ce n'est à la réquisition des agents de la navigation.

Réparation des avaries. — Art. 61. — Toutes avaries faites aux ouvrages d'art, toutes dégradations causées aux digues et talus sont réparées aux frais de l'auteur desdites avaries ou dégradations, sans préjudice des peines encourues.

Circulation sur les digues et chemins de halage. — Art. 62. — Nul ne peut circuler, soit à cheval, soit en voiture, soit à vélocipède, sur les digues et chemins de halage des canaux et des dérivations, non plus que sur les chemins de halage construits par l'Etat, le long des rivières navigables, sans une autorisation écrite de l'ingénieur en chef.

Toutefois, lorsque la circulation est de nature à présenter un caractère onéreux pour la voie navigable, soit à raison de sa durée, soit à cause des détériorations ou de la gêne qui sont susceptibles d'en résulter, l'autorisation ne peut être délivrée que par le préfet ; elle est accordée à titre précaire ou révocable et sous les conditions fixées dans l'arrêté à intervenir.

Les employés et agents des domaines, des contributions indirectes et des douanes, les gendarmes, les facteurs des postes, des télégraphes et des téléphones et les gardes champêtres, dans l'exercice de leurs fonctions, sont dispensés d'autorisation.

Le passage des automobiles, motocycles et motocyclettes sur les chemins de halage des voies navigables est, dans tous les cas, formellement interdit.

Art. 63. — Ne peuvent être établis qu'en vertu d'une autorisation toujours révocable de l'administration et sous les conditions qu'elle aura déterminées :

1° Les accès ou sorties sur les digues ou francs-bords des canaux, des rigoles, dérivations, réservoirs et sur les chemins de halage construits par l'Etat le long des rivières navigables ;

2° Les lavoirs et abreuvoirs ;

3° Les prises d'eau ;

4° Les égouts ;

5° Les ports privés ;

6° Les pontons et appareils de levage

pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs et des marchandises ;

7° Les établissements flottants ;

8° Et tous autres ouvrages qui s'étendraient sur le domaine public.

TITRE X

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Vérifications. — Art. 64. — Les agents de la navigation ont le droit d'effectuer, à tout instant, les constatations nécessaires pour vérifier l'exécution des prescriptions du présent décret. Les patrons des bateaux, trains de bois ou radeaux doivent, à cet effet, leur donner toutes les facilités utiles.

Présentation des pièces réglementaires. — Art. 65. — Les pièces et certificats dont la présence à bord est imposée par les décrets et règlements, notamment par le décret du 1er avril 1899 relatif à l'immatriculation et au jaugeage des bateaux et à la statistique de la navigation intérieure, doivent être présentés, à toute réquisition, aux agents de la navigation.

Mesures à prendre en cas de contraventions commises par les mariniers. — Art. 66. — Lorsqu'un marinier commet une contravention aux règlements sur la grande voirie et sur la police de la navigation, son bateau est provisoirement retenu :

L'agent verbalisateur arbitre provisoirement le montant de l'amende, ainsi que les frais du procès-verbal ; il en prescrit la consignation immédite à la caisse du percepteur, à moins que le batelier ne présente à ce comptable une caution solvable.

S'il n'existe pas de percepteur dans la commune, le contrevenant a la faculté de verser la somme à consigner entre les mains de l'agent verbalisateur : ce dernier doit alors en donner reçu et en verser le montant à la caisse du percepteur dans un délai de trois jours.

Si la contravention comporte un dommage causé à la voie navigable ou à ses dépendances, le montant des réparations est également arbitré provisoirement par l'agent verbalisateur et ajouté à celui de l'amende et des frais du procès-verbal, à moins que le contrevenant n'offre de faire exécuter les travaux par une personne agréée par les ingénieurs.

Le marinier n'est autorisé à reprendre sa route qu'après qu'il a effectué le versement ou fait agréer l'entrepreneur qu'il charge de l'exécution des travaux.

Dans le cas où la contravention relevée porte sur une infraction aux perscriptions des articles 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 64 et 65 du présent décret, les agents de la navigation dont la liste est arrêtée par le ministre des travaux publics peuvent retenir, en un point par eux désigné, le bateau, train de bois ou radeau jusqu'après constatation qu'il remplit les conditions nécessaires pour naviguer.

Si cette mesure est motivée par une infraction aux prescriptions de l'article 3, le bateau, train de bois ou radeau est soumis à une vérification faite, dans le plus bref délai possible, en présence du patron ou de son représentant, par l'ingénieur ou par son délégué.

Lorsqu'il est constaté que le bateau, train de bois ou radeau est en danger de couler à fond, il ne peut continuer sa route qu'après avoir été convenablement réparé.

En cas de danger immédiat, les bateaux peuvent être déchargés d'office.

Tout bateau, train de bois ou radeau reconnu impropre à la navigation doit être retiré de la voie navigable et de ses dépendances.

Le contrevenant est tenu d'élire domiciel dans le département de la commune où la contravention a été constatée ; à défaut par lui d'élection de domicile, toute notification lui est valablement faite au secrétariat de cette commune.

Exécution d'office et caution. — Art. 67. — Lorsqu'une exécution d'office a eu lieu, l'état des frais, vérifié et arrêté par les ingénieurs, est transmis au préfet, qui délivre exécutoire du remboursement contre les contrevenants.

Les marchandises et les bateaux peuvent d'ailleurs être retenus jusqu'à présentation d'une caution solvable chargée d'effectuer ledit remboursement.

Art. 68. — Est et demeure abrogé le décret du 8 octobre 1901.

Art. 69. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel de la République française* et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 24 mars 1914.

R. POINCARÉ.

Par le Président de la République :

Le ministre des travaux publics,

FERNAND DAVID.

AMM. PROV. DI TORINO
№ 15925
BIBLIOTECA
116009

Le « JOURNAL DE LA NAVIGATION »

Paraît deux fois par semaine.

Parvient à ses Abonnés et dans les Dépôts au premier courrier des **Mardi** et **Vendredi** matin, avec les Passages de Bateaux aux Principales Ecluses jusqu'à *l'avant-veille au soir*.

Publie des renseignements complets et rapides sur **tous** les frets.

Fournit des statistiques régulières, dont il se réserve l'exclusivité, sur les Expéditions par eau des Houillères du Nord et du Pas-de-Calais, — sur le Mouvement de retour des Bateaux vides, — sur les importations par eau des **Houilles Etrangères** (Relevé mensuel), — sur les importations de **Houilles de Westphalie** (Tableau bi-mensuel).

ABONNEMENTS : France et Etranger

Un an. **25 fr.** | Six mois. **13 fr.**

(Les abonnements sont reçus dans tous les Bureaux de poste de France et de Belgique.)

En Vente aux Bureaux du Journal :

Précis de Jurisprudence des Transports par Eau

PAR Me **Henri MEUNIER**

AVOCAT A LA COUR D'APPEL DE PARIS

ENVOI FRANCO CONTRE MANDAT DE 4 FRANCS